



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Petrem Sedlákem ve věci

žalobce: V. J., nar. X
bytem X
zastoupený advokátem JUDr. Františkem Štouračem,
sídlem Pražákova 1008/69, 639 00 Brno

proti
žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
sídlem Žerotínovo náměstí 3, 601 82 brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 8. 9. 2023, č. j. JMK 134258/2023, sp. zn. S-JMK 95548/2023/OD/Ša,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 8. 9. 2023, č. j. JMK 134258/2023, sp. zn. S-JMK 95548/2023/OD/Ša, **se ruší** a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **je povinen** nahradit žalobci náklady řízení ve výši 12 228 Kč k rukám JUDr. Františka Štourače, advokáta, do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- III. Žalovaný **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Podstata věci

1. Žalobce brojí proti shora označenému rozhodnutí žalovaného, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Magistrátu města Brna, Odboru dopravněsprávních činností, ze dne 19.5.2023, sp. zn. ODSČ-13748/22-DOS/PŘ, č.j. ODSČ-13748/22-52, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kterého se měl dopustit tím, že dne 29. 7. 2022 řídil motorové vozidlo tov. zn. Iveco, RZ X, se kterým vlekl za zadní částí motorové vozidlo tov. zn. Iveco, X, a to v Brně na pozemní komunikaci ulice Strážní, před budovou č.p. 5, ve směru od ulice Vídeňská směrem k ulici Heršpická, kde při zajíždění do vjezdu neodhadl odstup a zavadil pravým zadním rohem vlečeného vozidla o levou stranu zaparkovaného vozidla zn. Seat RZ X. Při nehodě vznikla hmotná škoda na vozidle IVECO RZ X a na vozidle Seat; a dále byl uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o provozu na pozemních komunikacích, kterého se měl dopustit tím, že dne 12. 10. 2022 řídil motorové vozidlo tov. zn. VW Transporter RZ X, a to v Brně, na pozemní komunikaci ulice Malinovského náměstí, kde v křižovatce s ul. Za Divadlem předjížděl kolonu vozidel na přechodu pro chodce. V jízdě pokračoval na ul. Jezuitská, kde v čase 16:13 hod. v křižovatce ulic Jezuitská a Rooseveltova opětovně předjížděl kolonu vozidel na přechodu pro chodce a následně na ul. Moravské náměstí v křižovatce s ul. Žerotínovo náměstí v čase 16:14 hod. opět předjížděl na přechodu pro chodce. Za přestupky uvedené ve výrocích I. a II. byla žalobci uložena pokuta ve výši 6000 Kč a zákaz činnosti řízení všech motorových vozidel na dobu 6 měsíců ode dne nabytí právní moci rozhodnutí.

II. Žaloba a vyjádření žalovaného

2. V jednotlivých žalobních bodech brojil žalobce proti oběma přestupkům. Úvodem především ve vztahu k přestupku II. brojil proti závěrům správních orgánů stran rozsahu oprávnění poskytovaných zákonem pro vozidla vybavená zvláštním výstražným zařízením oranžové barvy při plnění pracovních úkolů a proti neurčitosti právní úpravy a absenci definice objíždění a předjíždění (která vytváří teologickou mezeru v zákoně). Podle žalobce nebyl dostatečně zjištěn skutkový stav, resp. zjištěný skutkový stav nekoresponduje se zákonnou úpravou tak, aby mohl být žalobce shledán vinným ze spáchání uvedených přestupků. Namítal i nepřezkoumatelnost správních rozhodnutí, neboť nebyla vypořádána jeho argumentace a důkazní návrhy. Hodnocení žalovaného z důvodu absence právní úpravy a ustálené rozhodovací praxe je v rozporu s jeho právem na spravedlivý proces a narušuje jeho právní jistotu.
3. Pokud jde o přestupek ze dne 29. 7. 2022 namítl, že se po celou dobu couvání řídil pokyny p. Č., jehož chybné pokyny způsobily poškození vozidla Seat. Výpověď svědka ve správním řízení je v rozporu s jeho prohlášením ihned po nehodě a správní orgán tento rozpor nijak nevyvrátil, pouze vyšel z jeho pozdější výpovědi. Rozhodnutí je nepřezkoumatelné, neboť z něj není patrné, jakými úvahami se řídil.
4. K přestupku ze dne 12. 10. 2022 uvedl žalobce obsáhlou argumentaci založenou na tvrzení, že dne 12. 10. 2022 za použití výstražného zařízení oranžové barvy objížděl kolonu stojících vozidel, a to při plnění pracovního úkolu – odstranění překážky provozu, díky které právě

tato kolona vznikla, nebo se alespoň právem domníval, že vznikla na základě objednávky zásahu. Skutečnost, že kolonu způsobilo stojící vozidlo, k jehož asistenci byl žalobce povolán, doložil záznamem o objednatelce zásahu s uvedením místa odstavení porouchaného vozidla a rovněž navrhol svědeckou výpověď objednatele zásahu, který se mohl vyjádřit k dopravní situaci vzniklé v důsledku poruchy jeho vozidla, tento důkazní návrh však správní orgán považoval za nadbytečný.

5. Závěry správního orgánu o důvodech vzniku kolony jsou podle něj nepodložené, pokud by kolonu neobjel, nemohl by odstranit překážku provozu. V případě chybné úvahy žalobce, mělo dojít k jiné právní kvalifikaci jeho jednání. Podle žalobce lze objíždět vozidlo, které zastavilo nebo stojí, a v neposlední řadě rovněž překážku provozu na pozemních komunikacích, za kterou je nutno považovat rovněž kolonu vozidel, která se vytvořila v důsledku jiné překážky provozu a je nezbytné její odstranění. Řidiči v koloně byli povinni umožnit žalobci jeho jízdu. Namítl, že se správní orgán nevyjádřil k ostatním kolonám za křižovatkou na Malinovského náměstí.
6. Dále namítl, že je nezbytné zabývat se rovněž obsahem § 42 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích, ze kterého vyplývá, že vozidlo zásahové asistenční služby není povinno v případě jízdy k zásahu za použití zvláštního výstražného zařízení oranžové barvy řídit se mj. dopravními značkami a zákaz předjíždění na přechodu pro chodce je v přímém rozporu s § 42 odst. 1 zákona o o provozu na pozemních komunikacích a § 4 písm. c) téhož zákona. Při rozlišení pojmů „zastavení“ a „zastavení vozidla“ žalobci není zřejmé, o jaké zákonné ustanovení opírá správní orgán svůj závěr. Správní orgán se dále podle něj nevyjádřil ani k argumentaci žalobce stran § 41 odst. 8 zákona o provozu na pozemních komunikacích, a to ve vztahu k vytvoření tzv. „záchranné uličky“. Při argumentaci § 17 zákona o provozu na pozemních komunikacích podle něj žalovaný opomněl § 5 písmeno h) zákona o provozu na pozemních komunikacích, který žalobce respektoval a potencionálně nebezpečná situace tak nevznikla.
7. Žalovaný ve svém vyjádření uvedl, že žalobce přehlíží, že žalovaný se jeho argumentací v napadeném rozhodnutí zabýval a jeho námítky vypořádal. Žaloba tedy nereaguje na závěry žalovaného a „pouze“ recykluje již ve správním řízení uvedené námítky a názory žalobce. Podaná žaloba podle něj není důvodná. V řízení před správním orgánem nedošlo k porušení práv žalobce. Žalobce nebyl rozhodnutím žalovaného zkrácen ve svých právech. Skutkový stav byl zjištěn způsobem, že o něm nepanují pochybnosti.

III. Posouzení věci soudem

8. Žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a je přípustná. S ohledem na souhlas s rozhodnutím věci bez jednání o ní soud rozhodl za podmínek § 51 s. ř. s..

Změna právní úpravy po 1. 1. 2024

9. Zákon o provozu na pozemních komunikacích ve znění účinném do 31. 12. 2023 v § 125c odst. 6 písm. b) stanovil, že zákaz činnosti se uloží na dobu od šesti měsíců do jednoho roku za přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. b), písm. e) bodů 2 až 4 a 6, písm. f) bodů 2, 7 a 10 a podle odstavce 3.

10. Oproti tomu tentýž zákon ve znění účinném k datu rozhodnutí soudu v § 125c odst. 6 písm. b) stanovil, že zákaz činnosti se uloží od 6 do 18 měsíců za přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 1 nebo 2, písm. c), písm. e) bodu 2, 3 nebo 5 nebo písm. f) bodu 2 nebo odstavce 3.
11. Žalobce byl ve druhém výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o provozu na pozemních komunikacích, dle kterého se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případě, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.
12. Z porovnání obou znění citovaného ustanovení je zřejmé, že v době rozhodnutí soudu nebylo možné za přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o provozu na pozemních komunikacích uložit zákaz řízení.
13. Nejvyšší správní soud v usnesení rozšířeného senátu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013 - 46, v právní větě uvedl: „Rozhoduje-li krajský soud ve správním soudnictví o žalobě proti rozhodnutí správního orgánu, kterým bylo rozhodnuto o vině a trestu za správní delikt v situaci, kdy zákon, kterého bylo použito, byl po právní moci správního rozhodnutí změněn nebo zrušen, je povinen přihlídnout k zásadě vyjádřené ve větě druhé čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod, podle níž se trestnost činu posoudí a trest ukládá podle právní úpravy, která nabyla účinnosti až poté, kdy byl trestný čin spáchán, je-li to pro pachatele příznivější.“
14. Právní úprava, který nabyla účinnosti až po rozhodnutí správních orgánů je pro žalobce zcela určitě příznivější, neboť po 1. 1. 2024 není možné žalobci uložit za jeden ze spáchaných přestupků zákaz řízení.
15. Zdejší soud při vědomí citovaného rozhodnutí Nejvyššího správního soudu a čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod nemůže postupovat jinak, než zrušit žalobou napadené rozhodnutí pro nezákonnost.
16. Uvedený důvod nicméně nebrání tomu, aby se soud nevypořádal s žalobou uplatněnými námitkami. Předně soud uvádí, že žalobou napadené rozhodnutí je přezkoumatelné a žalovaný se podle názoru soudu vypořádal dostatečně s námitkami, které byly uplatněny v odvolání. K jednotlivým přestupkům soud uvádí následující.

K přestupku ze dne 29. 7. 2022

17. V případě prvního přestupkového jednání namítal žalobce chybné skutkové závěry správních orgánů vyplývající z hodnocení výpovědi pana Č. a neodstranění rozporu jeho výpovědi ohledně navigování žalobce při couvání.
18. Obsahem správního spisu jsou dvě vyjádření svědka k jeho spolupráci při couvání žalobce předmětného dne. Prvním z nich je úřední záznam Policie ČR ze dne 29. 7. 2022 a druhým výpověď svědka v průběhu ústního jednání před správním orgánem.
19. Z úředního záznamu Policie ČR vyplývá, že pan Č. vnímal dohodu se žalobcem tak, že se s ním žalobce domluvil pouze na vycouvání z areálu. Výslovně je zaznamenáno vyjádření svědka, že „myslel, že tento [žalobce – pozn. soudu] již do areálu vjede, poté si řidič najel více vpravo a on, už mu nestihl nic signalizovat, protože řidič J. ihned zatočil do vjezdové brány a následně došlo ke střetu“. Ve výpovědi uvedl, že k situaci došlo při odtahu služebního vozidla do servisu. Samotný střet popsal tak, že žalobce se znova rozjel poté, co šel svědek zpátky do svého auta. K odchodu z místa uvedl, že si nemyslel, že žalobce bude

hned do místa zajiždět, v té době byla souprava asi metr od místa střetu. Pan J. mu sdělil, že mu má jít ukázat, aby mohl vyjet z vrat, do kterých se nevešli. Pokyn chápal tak, že žalobce pouze vyjede, pokyn k ukončení navigování nedostal. Pokyn žalobci před střetem již dát nedokázal, bylo to příliš rychlé.

20. Samotný žalobce v úředním záznamu Policie ČR ze dne 29. 7. 2022 uvedl, že „poučil zaměstnance areálu pana D. Č., aby mu tento ukázal při vyjíždění zpět na ulici.“ V rámci svého vyjádření u jednání žalobce uvedl, že poučil řidiče odtahovaného vozu: „o tom jak to provede a že má hlídat tu situaci, aby nedošlo k poškození ze žádných vozidel. ... Měl za úkol celou tuhle situaci [opakované vjíždění – pozn. soudu] hlídat, i proto že se na místě najíždí přes chodník. ... Po odjetí policie mi pan Č. sepsal papír, že byl proškolen, kde je výslovně napsáno, že to není jenom na couvání, ale po celý ten proces manévru zajiždění do areálu.“ K situaci před kontaktem uvedl, že podle gestikulace svědka bylo všechno v pořádku.
21. Ze správního spisu dále vyplývá, že žalobce k podanému odporu proti příkazu doložil ručně psané prohlášení svědka, ve kterém tento uvedl, že „byl poučen odtahové služby o zajištění bezpečnosti a hlídání mrtvých úhlů při vjíždění do areálu Strážní 5. Byl jsem poučen o ... zajištění aby nedošlo ke střetu Seat SPZ X ... Toto jsem sepsal bez nátlaku.“
22. Podle § 5 odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích je řidič kromě povinností uvedených v § 4 téhož zákona dále povinen zajistit, aby k jízdě byl přibrán potřebný počet způsobilých a náležitě poučených osob, jestliže to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
23. Podle § 125 odst. 1 písm. k) téhož zákona se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.
24. Podle § 4 písm. a) téhož zákona je každý povinen při účasti na provozu na pozemních komunikacích chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.
25. Podle § 5 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, je přestupkem společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.
26. Porušení povinností žalobce spatřoval správní orgán prvního stupně v tom, že žalobce při zajiždění do vjezdové brány neodhadl boční odstup a poškodil levou stranu zaparkovaného motorového vozidla pravým zadním rohem vozidla, které převážel.
27. Soud sice souhlasí se správními orgány v tom, že primární odpovědnost za provoz na pozemní komunikaci bez ohledu na § 5 odst. 1 písm. k) zákona o pozemních komunikacích leží na řidiči vozidla, avšak na rozdíl od správních orgánů nepovažuje soud odpovědnost řidiče za absolutní, neboť v opačném případě by povinnost zajistit si pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích potřebný počet způsobilých a náležitě poučených osob byla zcela nadbytečná.

28. V případě, kdy je povinností řidiče zajistit si asistenci třetí osoby u složitého manévru na pozemní komunikaci, může dojít jednak k porušení této povinnosti, ale i narušení veřejného zájmu při respektování této povinnosti. Absolutizace odpovědnosti řidiče by znamenala, že ve všech případech, i když se řidič chová v souladu se zákonem, obezřetně, ohleduplně a ukázněně, bude vinen spácháním dopravního přestupku, a to i v situaci, kdy k poškození zdraví nebo majetku došlo zcela zjevně v důsledku jednání asistující osoby. Takový výklad ale považuje soud za absurdní a tudíž nepřijatelný.
29. Korektiv odpovědnosti řidiče nabízí právě shora citovaný § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky. Jakkoliv judikatura správních soudů opakovaně dovodila, že v obecné rovině bude naplnění materiálního znaku přestupku splývat s naplněním formálních znaků, mohou existovat (a řidič je povinen je tvrdit) významné okolnosti, které by v konkrétním případě mohly snížit společenskou škodlivost jednání na takovou míru, aby nenaplnila materiální znak spáchaného přestupku (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 3. 2021, č. j. 1 As 170/2019–27). Takovou okolností může dle názoru soudu být in concreto i jednání řidiče dle § 5 odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích a správní orgány jsou povinny tuto otázku řádně zkoumat a vyhodnotit. Hodnocení naplnění materiální stránky přestupku v nyní posuzované věci těmito otázkám ne zcela vyhovuje.
30. V případě, že správní orgány vyhodnotily situaci, která předcházela přestupku, jako takovou, že při ní řidič měl povinnost přibrat si k manévru asistenci náležitě poučené osoby, nebo osob, pak se musí správní orgány zabývat poučením dané osoby a jejím chováním. Z obsahu správního spisu vyplývají celkem tři různá prohlášení pana Č. V úředním záznamu policie pan Č. uvedl, že nestihl nic signalizovat, v písemném prohlášení uvedl, že byl poučen o tom, že má asistovat i v případě vjíždění do areálu, a oproti tomu ve své výpovědi uvedl, že po vycouvání šel k vlastnímu automobilu. Sepsání písemného vyjádření v rámci výpovědi pan Č. potvrdil. Je patrné, že jeho výpověď se neshoduje s jeho vyjádřením pro policii.
31. Pro věc je však podstatné, že pan Č. v obou případech popřel fakt, že by jakkoliv žalobci signalizoval možnost opětovného bezpečného vjezdu do areálu. Ve vyjádření policii uvedl, že žalobce se rozjel tak rychle, že nestihl nic signalizovat, ve své výpovědi uvedl, že odešel k vlastnímu vozidlu a při vjezdu do areálu žalobci neasistoval. Obě jeho vyjádření jsou v rozporu s odporem žalobce, ve kterém tento uvedl, že k poškození vozidla SEAT došlo chybnými pokyny svědka. V samotném vyjádření pro policii žalobce neuvedl, že se řídil gestikulací svědka, a neuvedl tuto skutečnost výslovně ani ve svém vyjádření u ústního jednání (samotnou větu žalobce „Což v podstatě dle jeho gestikulace a všeho, bylo vše v pořádku.“ podle názoru soudu nelze vykládat tak, že by pan Č. naváděl gesty žalobce při opakovaném vjezdu do areálu). Podle názoru soudu bylo prokázáno, že při samotném manévru opětovného vjezdu do areálu se žalobce pokyny pana Č. neřídil.
32. To nicméně neznamená, že žalobce nemohl z jednání svědka před zahájením manévru opětovného vjezdu do areálu usoudit, že tento manévr je bezpečný a že žalobce může vozidlem do areálu opětovně vjet. Těmito skutečnostmi se správní orgány vůbec nezabývaly, tj. mimo důvodnou pochybnost nevykloučily, že skutečně mohl žalobce nabýt po vycouvání z areálu oprávněného dojmu, že mu pan Č. signalizoval, že situace umožňuje opětovný vjezd do areálu. Těmito skutečnostmi se správní orgány měly zabývat mimo jiné i s ohledem na to, že pan Č. potvrdil pravost svého písemného vyjádření ze dne 29. 7. 2022, kde mimo jiné jednoznačně potvrdil poučení o zajištění bezpečnosti při vjíždění do areálu Strážní 5 a o zajištění prevence střetu s vozidlem SEAT.

33. Soud nemohl než dospět k závěru, že napadené rozhodnutí je v této otázce nepřezkoumatelné pro nedostatečnost odůvodnění a nedostatečné zjištění skutkového stavu.

Přestupek ze dne 12. 10. 2022

34. Argumentace žalobce k uvedenému přestupku je poměrně obsáhlá, nicméně podle názoru soudu je založena na chybném vnímání oprávnění, která jsou spojena s užitím zvláštních výstražných světel oranžové barvy. Toto vnímání následně zjevně předznamenává argumentaci, která je spojena s možností určité zákonem tolerované možnosti nedodržovat některá pravidla provozu na pozemních komunikacích. S právním názorem žalobce souvisí (z pohledu soud klíčová) námitka, že vozidlo zásahové asistenční služby není povinno v případě jízdy za použití zvláštního výstražného zařízení oranžové barvy řídit se mj. dopravními značkami, vč. zákazu předjíždění na přechodu pro chodce, s ohledem na § 4 písm. c) zákona o provozu na pozemních komunikacích.
35. Z tohoto důvodu se soud na prvním místě zabýval otázkou, zda byl žalobce oprávněn využívat zvláštních výstražných světel oranžové barvy a z toho plynoucích zákonných benefitů během jízdy na místo zásahu.
36. Podle § 42 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích smí řidič vozidla vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy tohoto světla užívat jen tehdy, mohla-li by být jeho jízdou nebo pracovní činností ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Jestliže to vyžaduje pracovní činnost tohoto vozidla, není jeho řidič povinen dodržovat ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích uvedených v § 4 písm. c), § 7 odst. 1 písm. b), § 11 odst. 2, § 12 odst. 1, 2 a 4, § 13, § 14 odst. 1 a 2, § 18 odst. 2 písm. b), § 22 odst. 3, § 24 odst. 4 písm. a), c), d), e), f) a g), § 25 odst. 1, 2 a 3, § 26 odst. 3, § 27, § 28 odst. 2, § 30, 36, 37 a § 39 odst. 4 a 5; je však povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
37. Z citovaného ustanovení jasně vyplývají dvě oprávnění řidiče vozidla vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy.
38. První oprávnění spočívá v možnosti užívat výstražného světla při jízdě nebo pracovní činnosti, pokud je ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. S tímto oprávněním první věta citovaného ustanovení nespojuje možnost nedodržovat ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích. Druhé oprávnění naopak spočívá v množství nedodržovat taxativně vymezená pravidla provozu na pozemních komunikacích, ale toto oprávnění je limitováno na situace, ve kterých to vyžaduje pracovní činnost tohoto vozidla [srov. např. komentář k § 42 - Novopacký D., Vetešník P., Bezděkovský K.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Komentář, Wolters Kluwer (ČR), Praha, 2022].
39. Ze správního spisu vyplývá, že byl žalobce povolán jako řidič asistenčního vozidla k odstranění nepojízdného vozidla, které tvořilo překážku provozu na pozemní komunikaci, a to na ulici Veverí. Přestupkové jednání, za které byla žalobci uložena sankce, bylo popsáno jako předjíždění kolony vozidel na přechodu pro chodce na pozemní komunikaci ulice Malinovského náměstí v křižovatce s ul. Za Divadlem, dále opětovně v křižovatce ulic Jezuitská a Rooseveltova předjíždění kolony vozidel na přechodu pro chodce a následně na ul. Moravské náměstí v křižovatce s ul. Žerotínovo náměstí předjíždění na přechodu pro chodce.

40. Z uvedeného je tedy patrné, že žalobce byl postižen za jednání, které spočívalo v jednání během cesty na místo, kde měla být poskytnuta asistence, a nikoliv za jednání, které by bylo v přímé souvislosti s výkonem asistence, tedy odstraněním vozidla, které se nacházelo na ulici Veverí, nikoliv na ulici Malinovského náměstí, Za Divadlem, Jezuitská, Rooseveltova, Moravské náměstí a Žerotínovo náměstí. Za pracovní činnost spočívající ve výkonu asistence v nyní posuzované věci v intencích daného místa na ulici Veverí považuje soud např. stání v místě zákazu stání, vytváření překážky provozu, jízdu po tramvajovém pásu za účelem zajištění postavení vozidla technické asistence tak, aby bylo možné naložit případné nepojízdné vozidlo, apod. Nikoliv ale samotný příjezd na místo, neboť samotnou jízdou na místo nebyla poskytována asistence.
41. Obdobně lze podpůrně odkázat i na situaci, kterou se zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 24. 11. 2017, č. j. 10 As 261/2017-41. I když je si soud vědom toho, že se jedná o lehce odlišné situace, v obou případech byla řešena jízda vozidla vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy na místo zásahu. Odlišnost od nyní projednávané věci spočívá v tom, že v případě, který řešil Nejvyšší správní soud, se jednalo o vozidlo bezpečnostní agentury a přestupek překročení rychlosti, nicméně princip posouzení povinnosti dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích je v obou věcech shodný.
42. Vozidlo s oprávněním dle § 42 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích nelze zaměňovat s vozidly s oprávněním dle § 41 odst. 1 téhož zákona, dle kterého řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré nebo modré a červené barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení (dále jen "vozidlo s právem přednostní jízdy"), není povinen dodržovat § 4 písm. c), § 5 odst. 1 písm. h) a odst. 2 písm. f), § 7 odst. 1 písm. b), § 11, § 12 odst. 1, 2, 4, 5 a 7, § 13 až 17, § 18 odst. 2, 3, 4 a 8, § 19, § 20, § 21 odst. 2, 3, 4, 5 a 6, § 22, 23, § 24 odst. 3 a 4, § 25 odst. 1, 3, 4 a 5, § 26, § 27 odst. 1, 2, 3 a 4, § 28 odst. 2, 3 a 5, § 31, § 35 odst. 1 a 2, § 36 odst. 1 a 2 a 4, § 39 odst. 4 a 5, § 39a odst. 3 a 4, § 39b odst. 2 a 4, § 47 odst. 2 písm. a) a c), odst. 3 písm. a), c), d), f) a g) a odst. 5, § 48 odst. 1, 2, 3, 4 a 5, § 53 odst. 2 a § 67 odst. 8; je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
43. Z textace obou ustanovení je patrný rozdíl v tom, že jednak výčet ustanovení, který nemusí dodržovat řidiči vozidel se zvláštním výstražným světlem modré nebo modré a červené barvy, je výrazně větší, ale zejména v tom, že řidiči těchto vozidel nejsou povinni uvedená pravidla provozu na pozemních komunikacích dodržovat při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností. Jinými slovy, jestliže vozidlo záchranné služby jede poskytnout zdravotní služby na určité místo, výkon činnosti bude jistě v místě poskytnutí zdravotní služby, nicméně úkon související s výkonem zdravotní služby je i cesta lékaře na místo, kde má poskytnout zdravotní službu. Toto vozidlo má proto tzv. právo přednostní jízdy, při kterém nemusí respektovat opět taxativně vymezená pravidla provozu na pozemní komunikaci.
44. Oproti tomu v případě vozidla vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy neplatí právo přednostní jízdy, resp. řidič takového vozidla nemá právo porušovat pravidla provozu na pozemní komunikaci při plnění úkolů souvisejících se samotnou pracovní činností, přičemž za takový úkon soud považuje v nyní projednávané věci příjezd vozidla na místo výkonu asistence.

45. Z pohledu soudu je proto s výjimkou shora uvedené námitky, že vozidlo zásahové asistenční služby není povinno v případě jízdy za použití zvláštního výstražného zařízení oranžové barvy řídit se mj. dopravními značkami, veškerá argumentace žalobce, kterou uváděl pod bodem IV., naprosto nepodstatná, neboť vychází z toho, že již při samotné jízdě na místo poskytnutí asistence je řidič vozidla vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy oprávněn k porušování pravidel provozu na pozemní komunikace dle § 42 odst. 1 věta druhá zákona o provozu na pozemních komunikacích. Soud se proto touto argumentací v podrobnostech nezabýval, ale pouze ve stručnosti pro úplnost konstatuje následující.
46. Pokud jde o povinnost ostatních řidičů umožnit dotčenému vozidlu jízdu dle § 42 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích (řidiči ostatních vozidel musí vozidlu podle odstavce 1 umožnit jízdu nebo pracovní činnost a podle okolností snížit rychlost jízdy, popřípadě i zastavit vozidlo), neznamená to, že vozidla vybavená zvláštním výstražným světlem oranžové barvy mají právo plynulého průjezdu nebo přednosti v jízdě. Toto právo náleží pouze vozidlům dle § 41 odst. 1 zákona pro provozu na pozemních komunikacích a je normováno povinností uvedenou v odst. 7 citovaného ustanovení, dle kterého musí řidiči ostatních vozidel vozidlům s právem přednostní jízdy a vozidlům jimi doprovázeným umožnit bezpečný a plynulý průjezd, a jestliže je to nutné, i zastavit vozidla na takovém místě, aby jim nepřekážela. Do skupiny tvořené vozidly s právem přednostní jízdy a vozidly jimi doprovázenými se řidiči ostatních vozidel nesmějí zařazovat.
47. V případě rozlišování objíždění a předjíždění je definičním znakem pohyb jednotlivých vozidel. Objíždění připadá do úvahy, pokud se jedná o vozidlo, které zastavilo a stojí, o předjíždění se naopak jedná v případě dvou jedoucích vozidel. Skutečnost, zda se v nyní napadené věci jednalo o objíždění nebo předjíždění, je otázkou skutkovou, k jejímuž prokázání zcela postačily videozáznamy poskytnuté žalobcem. Ze záznamu z palubní kamery žalobce je zřejmé, že při nájezdu žalobce na ulici Rooseveltova kolona vozidel mezi ulicí Jezuitskou a Malinovského náměstí pohybovala směrem ke křižovatce na Malinovském náměstí. K jejímu zastavení zjevně došlo ve chvíli, kdy autobus MHD přejížděl z tramvajového pásu přes jeden průběžný pruh na zastávku MHD v odbočovacím pruhu, a to pouze v důsledku přejezdu autobusu přes jízdní pruhy. Vozidla stojící mezi křižovatkou a místem přejezdu autobusu MHD nepokračovala v jízdě proto, že křižovatkou projížděla v daný okamžik tramvaj, která měla přednost v jízdě. V daném případě se jedná o komplikovanou křižovátku s průjezdy tramvají do různých směrů, nicméně ze samotného záznamu kamery na vozidle žalobce je patrné, že za hranicí křižovatky s ulicí Rooseveltova jsou ulice volné. Všechny tyto skutečnosti musely být žalobci zřejmé již v rámci jeho průjezdu ulicí Rooseveltova. Z pohledu soudu se tedy v žádném případě nemohlo jednat o objíždění vozidel stojících v důsledku vozidla stojícího na ulici Veverí. Tato skutečnost musela být žalobci patrná nejdéle na úrovni přechodu pro chodce u zastávky autobusu MHD před Janáčkovým divadlem.
48. Nad rámec uvedeného soud k žalobní argumentaci považuje za vhodné uvést, že žalobce začal na ulici Rooseveltova přejíždět pomaleji jedoucí vozidla, nikoliv vozidla stojící, nebo zastavující, jak sám uvádí v žalobě. K zastavení některých vozidel došlo až v průběhu předjíždění žalobce ze shora popsané příčiny přejezdu autobusu MHD. Další vozidla stála před přechodem pro chodce, protože umožňovala přejít chodcům, na což žalobce vůbec nereagoval a rychlostí 45 km/h projel barevně vyznačený přechod (před vchodem do Janáčkova divadla), na kterém se v době jeho jízdy nacházeli nejméně dva chodci a jeden před

přijíždějícím vozidlem žalobce chvatně přechod opouštěl a na jehož pravou stranu nemohl mít výhled přes stojící červené vozidlo (prav. tov. zn. Toyota). Žalobce tak nejméně na tomto přechodu nerespektoval jím odkazovanou povinnost dle § 5 písm. h) zákona o provozu na pozemních komunikacích, tj. povinnost snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, snížili-li rychlost jízdy nebo zastavili-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem. Tvrzení žalobce „Pokud v době, kdy objíždění vozidel bylo žalobcem realizováno, se některé z vozidel rozjelo, nelze tuto skutečnost přikládat k tíži žalobci, jelikož řidiči kolony vozidel byli povinni umožnit zásahovému vozidlu, vybavenému zvláštním výstražným světlem oranžové barvy, jeho jízdu nebo pracovní činnost a svoje vozidlo zastavit nebo přiměřeně snížit rychlost jízdy.“ je podle názoru soudu jednoznačně vyvráceno vlastním kamerovým záznamem žalobce, ze kterého je naopak patrné, že vozidla v koloně brzdila, nikoliv se rozjížděla, a na jízdu žalobce po tramvajovém pásu nijak nereagovala.

49. S tím souvisí i otázka zjištění skutkového stavu ohledně důvodu vytvoření kolony na ulici Rooseveltova. Soud je též názoru, že další dokazování nebylo ve věci třeba, neboť již z kamerových záznamů žalobce je zřejmé, že příčinou kolony na ulici Rooseveltova nemohlo být vozidlo odstavené na ulici Veverí, neboť průjezd úsekem navazujícím na křižovatku Rooseveltova a Malinovského náměstí nebyl nijak zásadně omezen. Důvod, proč neprovedly správní orgány navrhovaný výslech, považuje soud za dostatečné.
50. Zároveň se nemohlo jednat o souběžnou jízdu v pruzích, neboť tramvajový pás nepředstavuje jízdní pruh pro provoz motorových vozidel. Vnímání tramvajového pásu jako části komunikace, která není „jízdním pruhem“ vyplývá ze specifické úpravy § 13 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích.
51. Pokud jde o povinnost vytváření záchranářské uličky, ta jednak nedopadá na jízdu vozidla vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy, a dále neplatí pro jízdu ve městě (srov. § 41 odst. 8 zákona o provozu na pozemních komunikacích - Není-li dálnice nebo silnice pro motorová vozidla s nejméně dvěma jízdními pruhy volně průjezdná z důvodu kolony stojících nebo pomalu jedoucích vozidel, jsou řidiči vozidel povinni vytvořit mezi jízdními pruhy prostor pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy; při tom směřují vjet na krajnici nebo na střední dělicí pás. Jsou-li v jednom směru jízdy více než dva jízdní pruhy, vytváří se tento prostor mezi jízdním pruhem, který je nejvíce vlevo, a k němu přiléhajícím jízdním pruhem. Do tohoto prostoru směřují vjet pouze vozidla s právem přednostní jízdy, vozidla správce pozemní komunikace a vozidla sloužící k odstranění následků dopravní nehody nebo překážky provozu na pozemních komunikacích.)
52. Samotný zákaz předjíždění na přechodu pro chodce normovaný v § 17 odst. 5 písm. d) zákona o provozu na pozemních komunikacích je pravidlem bez výjimek. Není tedy podstatné, zda jsou přechody vybaveny signalizačním zařízením, nebo zda řidič při předjíždění před přechodem zpomalil, ani zda se na přechodu nebo v jeho blízkosti nachází chodci, ani to, zda před přechodem zpomalilo nebo zastavilo jiné vozidlo ve smyslu § 5 písm. h) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Vznik nebezpečné situace, resp. ohrožení případných dalších účastníků provozu může mít vliv maximálně na výši sankce. Pro porušení uvedené povinnosti je podstatné pouze to, zda řidič na přechodu pro chodce předjížděl.
53. Soud si je nicméně vědom situace, že by se mohla vytvořit stojící kolona vozidel, jejíž příčinou by byla technická porucha vozidla stojícího na silnici, k jehož odstranění by bylo

nezbytně nutné takovou kolonu objet. Bylo by absurdní vyžadovat dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích tak formalisticky, že by se vozidlo technické asistence na místo nemohlo nijak dostat a překážku provozu odstranit. Čistě mechanická aplikace zákona (a názoru správních orgánů) by totiž vedla ke zcela nemožnému výkladu, kdy by vozidlo asistence mělo stát v koloně, která by se nemohla posouvat s ohledem na vozidlo, které blokuje provoz na jejím začátku. Za této situace je zcela na místě aplikovat výše citovaný § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky a korektiv naplnění materiální stránky přestupku.

54. K takové situaci nicméně v nyní posuzované věci nedošlo. Jak vyplývá ze samotných záznamů z palubní kamery vozidla žalobce, kolona, kterou žalobce skutečně předjížděl, se neskládala z nijak se neposouvajících vozidel a její příčinou ani nebylo vozidlo, jemuž jel žalobce poskytnout asistenci.

IV. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

55. Krajský soud z výše uvedených důvodů shledal žalobu důvodnou a napadené rozhodnutí zrušil podle § 78 odst. 1 s. ř. s. a § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s. a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. V něm bude žalovaný vázán právním názorem vyjádřeným výše (§ 78 odst. 5 s. ř. s.).
56. O nákladech řízení soud rozhodl dle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci měl plný úspěch ve věci žalobce, proto má právo na náhradu nákladů řízení. Ze soudního spisu vyplývá, že žalobci vznikly náklady řízení za zaplacený soudní poplatek ve výši 4 000 Kč a na právní zastoupení. Právní zástupce učinil 2 úkony právní služby (převzetí a příprava zastoupení, sepsání žaloby) po 3 100 Kč podle § 7, § 9 odst. 4 písm. d), a § 11 odst. 1 písm. a), d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), a dále má nárok na 2 režijní paušály po 300 Kč (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu). Celkem je tedy žalovaný povinen žalobci na nákladech řízení nahradit částku 12 228 Kč do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o ní musí stěžovatele zastupovat advokát. To neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, právnické vzdělání, které se vyžaduje pro výkon advokacie.

Brno, 24. července 2024

Petr Sedlák, v. r.
samosoudce

